



## Rapport från det 102:a mötet med FN:s arbetsgrupp för transport av farligt gods på väg (ADR)

### WP.15, Working Party on the Transport of Dangerous Goods, 8-11 maj 2017 i Genève, Schweiz

Officiell rapport publiceras om några veckor på

<http://www.unece.org/trans/main/dgdb/wp15/wp15rep.html>

Sverige representerades av Myndigheten för samhällsskydd och beredskap genom Katarina Ström.

Färgmarkeringarna i vänster kolumn nedan betyder:

**Grön** = Positivt resultat (antogs/redovisades)

**Blå** = Vissa delar antogs, andra avvisades

**Gul** = Dokumentet drogs tillbaka eller ytterligare arbete kommer att ske

**Röd** = Negativt resultat (antogs inte)

#### **Deltagarförteckning**

24 nationer samt 3 internationella intresseorganisationer inom ADR-området deltog på mötet. Därutöver deltog en representant från EU-kommissionen och en från OTIF.

Följande nationer deltog:

Belgien, Danmark, Finland, Frankrike, Irland, Italien, Lettland, Luxemburg, Malta, Nederländerna, Norge, Polen, Portugal, Rumänien, Ryssland, Schweiz, Slovakien, Spanien, Storbritannien, Sverige, Tjeckien, Turkiet, Tyskland och Österrike.

Följande internationella intresseorganisationer deltog:

European Chemical Industry Council (CEFIC), European Conference of Fuel Distributors (ECFD) och International Road Transport Union (IRU).



1. Fastställande av dagordning	
<a href="#">/236 (Sekretariatet)</a> <a href="#">/236/Add.1 (Sekretariatet)</a> <a href="#">/190/Add.1</a> <a href="#">/235</a> <a href="#">/257</a> <a href="#">INF.1 (Sekt)</a> <a href="#">INF.2 (Sekt)</a> <a href="#">INF.10 (Sekt)</a>	Provisorisk agenda för 102:e mötet Bakgrundsdokument samt lista över dokument
2. 79:e mötet med Inland Transport Committee	
<a href="#">INF.9 (Sekretariatet)</a>	<b>Rapport</b> från 79:e mötet med Inland Transport Committee (ITC), som hölls i Genève 20-24 februari 2017. Ms. Eva Molnar, chef för UNECE:s transportenhet presenterade ett utkast rörande ITC:s kommande arbete. Hon lyfte särskilt tre frågor som hon bad WP.15 beakta: <ul style="list-style-type: none"><li>- Hur förbättrar vi genomförandet av de av FN:s hållbarhetsmål som är relevanta inom vårt område?</li><li>- Hur underlättar vi genomförande och att ansluta sig till ADR?</li><li>- Vilka förändringar ser vi komma inom vårt område från nu fram till år 2030? T.ex. – hur kan vi anpassa och beakta bestämmelserna för att underlätta telematik, begränsa växthuseffekten etc.?</li></ul>
3. Statusen för ADR-överenskommelsen samt relaterade frågor	
WP.15 informerades om statusen för ADR samt ändringsprotokollet från 1993. Antalet medlemsländer är 49, och då Ukraina nyligen har undertecknat 1993 års ändringsprotokoll uppgår nu antalet stater i detta avseende till 36 st.	
4. Arbete utfört av Joint-mötet (RID/ADR/ADN)	
<a href="#">WP.15/AC.1/144</a> samt <a href="#">Add.1</a> (Sekretariatet)	<b>Rapport</b> från mötet med Joint som hölls hösten 2016.
<a href="#">INF.11 (Sekretariatet)</a>	<b>Ändringar föreslagna av Jointmötet</b> Vissa felaktigheter har upptäckts i FN-rekommendationerna och dessa har redan justerats. Felaktigheterna finns även i ADR, RID, ADN, IMDG-koden och ICAO-

<p><a href="#">WP.15/AC.1/146</a> (Skr)</p>	<p>TI och bör rättas till. Jointmötet föreslog att rättelser görs till 2017 års utgåvor av ADR/RID/ADN.</p> <p><b>Resultat:</b> Samtliga ändringar föreslagna av Joint antogs med följande undantag: Ändringar rörande 6.8.2.2.3, 6.8.2.2.10 och 6.8.2.3.1 med tillhörande övergångsbestämmelser i kapitel 1.6 behöver ytterligare ses över av Joint-mötet i september.</p>
<p><b>5. Förslag till ändringar i ADR</b></p>	
<p><b>(a) Konstruktion och godkännande av fordon</b></p>	
<p>2017/6 (Frankrike)</p>	<p><b>9.2.2.9.1 Elektrisk utrustning på FL-fordon</b> Delavsnitt 9.2.2.9.1 rörande ständigt spänningssatt utrustning hänvisar till vissa delar av IEC 60079 som utrustningen ska uppfylla. Frankrike föreslog att komplettera referenserna i 9.2.2.9.1 och 9.7.8.2 och även inkludera delarna 26 och 28 i avsnitt 14 i IEC 60079 för att bl.a. täcka in överfyllningsskydd.</p> <p><b>Resultat:</b> Antogs utan omröstning.</p>
<p>2017/7 (Norge)</p>	<p><b>9.7.3 Fästanordningar</b> Norge återkom med ett förslag som tidigare varit uppe på Joints tankarbetsgrupp och förra mötet med WP.15. De vill utvidga bestämmelserna rörande fästanordningar så att de även omfattar MEG-containerar, tankcontainerar och tankar som inte är avmonterbara tankar. Tre alternativa materialkrav föreslogs i dokumentet. För kapitel 1.6 föreslogs att fordon som har registrerats före 20 april 2020 fortsatt får användas.</p> <p><b>Resultat:</b> Norges förslag antogs med stor majoritet efter omröstning med smärre ändringar. Vad beträffar deras alternativa förslag 2b och 2c, antogs 2c. Sverige röstade för.</p>
<p>2017/11 (Storbritannien)</p>	<p><b>9.1.2.1 och 9.1.2.2, utfärdande av fordonscertifikat</b> Storbritannien har upplevt problem med att utfärdandet av fordonscertifikat har blivit försenade. För att underlätta situationen har de medgett att den första kontrollen samt utfärdande av fordonscertifikat får ske i samband med den första årliga inspektionen. Då detta har visat sig ha positivt utfall föreslog nu Storbritannien att ändra 9.1.2.1 till att även omfatta EX-, FL-, AT-fordon och MEMU. Nuvarande 9.1.2.1 medger att behörig myndighet kan avstå från den första kontrollen för dragfordon till en påhängsvagn under vissa villkor.</p>

	<p><b>Resultat:</b> Det rådde olika uppfattningar i frågan, men övervägande del av mötet var inte positiva till förslaget. Det beslutades dock att dokumentet ska ligga kvar till nästa möte med WP.15 i november.</p>
<p>INF.12 (Rumänien)</p>	<p><b>Kapitel 9.2, rättningar till ADR 2017</b> Rumänien föreslog vissa ändringar i del 9 som till största del syftade till att harmonisera de uttryck som används inom kapitel 9.2.</p> <p><b>Resultat:</b> Samtliga ändringar antogs tillsammans med ett litet tillägg.</p>
<p>INF.18 (Sverige)</p>	<p><b>Riktlinjer för utfärdande av fordonscertifikat</b> I 9.1.3 har det, i ADR 2017, införts en länk till en riktlinje för utfärdandet av fordonscertifikatet. Riktlinjen finns tillgänglig på FN:s hemsida. I denna riktlinje hänvisas till vissa delar i ADR. Här har en referens till tabellen i 9.2.1.1 och kommentarerna om tillsatsbromssystem blivit felaktig. Sverige föreslog därför att denna korrigeras att överensstämmer med ADR 2017.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs utan omröstning och sekretariatet kommer att ändra på sin hemsida.</p>
<p><b>(b) Övriga förslag</b></p>	
<p>2017/2 (Schweiz) Samt INF.21 (Schweiz och Norge)</p>	<p><b>Orange skylt vid multimodal transport</b> Vid transport i en kedja där sjö- eller lufttransport ingår kan denna utföras i enlighet med 1.1.4.2. I 1.1.4.2.2 anges dock att transportenheten ska vara försedd med orangefärgade skyltar enligt 5.3.2. Schweiz menar att i de fall transporten inte är märkningspliktig enligt ADR, som t.ex. vid tillämpning av värdeberäknade mängd i 1.1.3.6, ska transportenheten inte behöva förses med de orangefärgade skyltarna. Schweiz föreslog därför att lägga till orden ”när så är tillämpligt” i slutet av 1.1.4.2.2.</p> <p>Norge föreslog att istället lösa problemet genom att i den befintliga texten i ADR ta bort hänvisningen till 5.3.2.</p> <p><b>Resultat:</b> Efter omröstning där befintlig text i ADR ställdes mot förslaget att ta bort referensen till 5.3.2 (INF.21) var majoriteten, däribland Sverige, för att dagens text behålls oförändrad.</p>
<p>2017/3 (Schweiz) INF.19 (Schweiz)</p>	<p><b>Tunnelrestriktioner för motorer och maskiner</b> Schweiz föreslog att tilldela en tunnelrestriktionskod för de motorer och maskiner tillhörande UN 3528, 3529 och 3530 som ska ha en godsdeklaration enligt SP 363 (g)(vi). Detta skulle följas av ett krav i särbestämmelsen på märkning med orangefärgad skylt. Följande restriktionskoder föreslogs: UN 3528 (D)</p>

	<p>UN 3529 (B) UN 3530 (E)</p> <p><b>Resultat:</b> En övervägande del av de länder som yttrade sig hade sympati för den situation som råder i länder med många tunnlar, och ställde sig positiva till förslaget. Sverige anser dock att situationen ännu är för komplicerad och att information om tunnelrestriktioner är svår att nå ut med till många av dessa företag, som normalt sett inte omfattas av ADR i övrigt. Efter omröstning antogs dock delar av föreslagna ändringar i INF.19 (blå text antogs, röd text ska till Joint).</p>
<a href="#">2017/4 (Schweiz)</a>	<p><b>UN 3166 och 3171</b> Schweiz anser att det måste tydliggöras att hybridfordon som delvis drivs med gas eller brandfarlig vätska samt batteridrivna fordon är tillordnade UN 3166 respektive 3171 i de fall fordonen utgör last.</p> <p><b>Resultat:</b> Mötet ansåg att de föreslagna ändringarna även rör RID och ADN. Frågan sköts därför över till Joint.</p>
<a href="#">2017/5 (IRU och Sverige)</a>	<p><b>5.4.1.1.1 (f) samt 1.1.3.6</b> Sverige och IRU återkom med ett gemensamt och förenklat förslag gällande notering i godsdeklarationen vid transport enligt 1.1.3.6 (värdeberäknad mängd). Förslaget innebär att den totala mängden samt värdet för respektive transportkategori ska anges i godsdeklarationen.</p> <p><b>Resultat:</b> Efter en mindre ändring antogs förslaget med stor majoritet.</p>
<a href="#">2017/8 (Spanien)</a> <a href="#">INF.7 (Irland)</a> <a href="#">INF.17 (Spanien och Irland)</a>	<p><b>7.5.5.2 Högsta tillåtna nettovikt av explosivämne på EX/III-fordon</b> I november presenterade Spanien ett diskussionsdokument rörande möjligheten att höja tillåten mängdbegränsning för EX/III-fordon. De menade att gränserna har levt sedan 1968, men att fordonsutvecklingen har gått framåt sedan dess och att fordonen är mer driftsäkra. Spanien återkom nu med ett förslag att höja tillåten nettovikt explosivämne/transportenhet för UN 0027, 0081, 0082, 0083, 0084, 0241, 0331 och 0332 till 20 000 kg. Kraven om stöldsdydd av fordon i 1.10.3.3 föreslogs bli obligatoriskt i dessa fall.</p> <p>Irland ville ändra texten rörande säkerhetsåtgärder i 1.10.3.3 så att den blir mer anpassningsbar. De menar att relevanta åtgärder varierar beroende på vilken typ av transport det rör sig om. De föreslog därför att komplettera texten i anmärkningen till 1.10.3.3 så att telemetrisystem/utrusning måste användas</p>

	<p>alternativt andra åtgärder som har beslutats av säkerhetsansvarig myndighet i respektive land där transporten går.</p> <p>I INF.17 presenterade Spanien och Irland ett gemensamt förslag på text rörande krav på transportskydd.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Det rådde stort motstånd mot förslaget och grundliga riskanalyser efterfrågades bland annat. Många ansåg vidare att det inte finns något behov av att öka tillåten mängd. Spanien bad dock länderna att mejla frågor och synpunkter till dem och har för avsikt att återkomma i november med ett mer underbyggt förslag</p>
<b>2017/9 (Schweiz)</b>	<p><b>1.1.3.1 (a) Transport som utförs av privatpersoner</b></p> <p>Schweiz vill införa en mängdbegräsning för transport av gaser och brandfarliga vätskor. De anser vidare att omfattningen av undantaget i 1.1.3.1 (a) inte är tydlig och resonerade kring en rad frågor:</p> <ol style="list-style-type: none"><li>1. Tillåter undantaget att privatpersonen själv fyller en återfyllningsbar behållare?</li><li>2. Kan farligt gods som inte är förpackat för detaljhandelsförsäljning transporteras i enlighet med undantaget i 1.1.3.1 (a)?</li><li>3. Kan farligt gods i återfyllningsbara behållare betraktas som detaljhandelsförpackat?</li><li>4. Vilka krav ska uppfyllas av en förpackning som inte är återfyllningsbar?</li><li>5. Är undantaget tillämpligt för en återfyllningsbar behållare oavsett vilket farligt gods den innehåller?</li></ol> <p>INF.5 innehåller rättningar till dokumentet.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Sverige, liksom många andra länder, ställde sig högst tveksamma till förslaget och ser inget behov av att ändra texten då det i dagsläget inte finns några problem med befintlig text. Schweiz drog tillbaka sitt dokument men kommer eventuellt att återkomma med ett reviderat förslag längre fram.</p>
<b>2017/10 (Österrike)</b>	<p><b>Rättelse i 5.3.2.1.4 och 5.3.2.1.6</b></p> <p>Österrike menar att bestämmelserna rörande märkning med orange skylt, 5.3.2.1.4, är otydliga då paragrafen anger att transportenheten ska märkas – inte fordonet. De föreslog därför att begreppet ”fordon” används istället.</p> <p>De föreslog även att delavsnitt 5.3.2.1.6 ändras. Paragrafen tillåter idag att transportenheten endast förses med numrerade skyltar fram och bak såvida endast ett farligt ämne transporteras. Transportenheten får då inte heller vara lastad med gods som inte är farligt gods. Österrike ville ändra detta så att den</p>

	<p>förenklade skyltningen är tillåten i de fall last med styckegods som inte är farligt gods finns på transportenheten.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget att ändra ”transportenhet” till ”fordon” i 5.3.2.1.4 antogs med tillägget att det byts ut på samtliga tre ställen i paragrafen (Sverige stödde). Den föreslagna ändringen i 5.3.2.1.6 antogs inom hakparantes och kommer ses över i november. Sverige samt några länder till var dock emot denna del av förslaget då det öppnar upp för möjligheten att märka en transportenhet fram och bak trots att t.ex. en hel trailer kan innehålla styckegods som inte är farligt gods.</p>
2017/12 (Sekretariatet)	<p><b>Referens till CTU-koden</b></p> <p>Vid det förra mötet med WP.15 var de delegationer som yttrade sig i frågan överens om att införa en referens i 7.5.7.1 i ADR rörande lastsäkring till vissa kapitel i CTU-koden (Code of Practice for Packing of Cargo Transport Units). Sekretariatet återkom nu med ett förslag i detta syfte.</p> <p>Förslaget innebär att i fotnot 1 till 7.5.7.1 införa en referens till CTU-kodens kapitel 9 och 10.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs enhälligt.</p>
INF.3 (Sverige)	<p><b>8.1.2.1 (a) Stuvningsintyg för containrar/fordon</b></p> <p>Det har vid tidigare möten antagits ändringar i 5.4.2 i syfte att harmonisera texten med IMDG-koden eftersom texterna hänvisar dit. Det finns dock en hänvisning i 8.1.2.1 (a) till stuvningsintyg för containrar och fordon som inte beaktades när dessa ändringar gjordes. Sverige föreslog därför att ändra lydelsen även här så att den överensstämmer med ADR 5.4.2.</p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs enhälligt.</p>
INF.14 (Frankrike)	<p><b>6.8.2.4.3 Rättning i franska utgåvan</b></p> <p><b>Resultat:</b> Förslaget antogs enhälligt efter att ha kompletterats med att radera ” des valeurs”, vilket överensstämmer med engelska utgåvan.</p>
<b>6. Tolkning av texter i ADR</b>	
2017/1 (Polen)	<p><b>Tolkning gällande innehållet i kapitel 5.4</b></p> <p>Polen har infört bestämmelser som anger att namn och adress ska anges i transportdokumentationen på vem som vid avsändningstillfället var ägare av det farliga godset. Kravet har införts mot bakgrund av energilagstiftningen och syftet är att stävja den svarta marknaden med sådant gods.</p>



	<p>Kapitel 5.4 i ADR kräver att en rad uppgifter ska anges i godsdeklarationen, dock inte uppgift om ägare. Polen ville nu höra om det finns länder som kräver att godsdeklarationen ska kompletteras med andra uppgifter än de som specificeras i 5.4. De hänvisar här till formuläret för multimodal transport i 5.4.5 där det anges att det, förutom UN-nummer etc, även ska anges uppgifter som föreskrivs i gällande nationella eller internationella regelverk.</p> <p><b>Resultat:</b> Det konstaterades att Polen för detta fall kan stödja sig på artikel 4 i ADR-överenskommelsen. Det kan dock poängteras att länderna bör tillämpa denna möjlighet med stor försiktighet.</p>
<b>INF.13 (Rumänien)</b>	<p><b>9.2.1.1 Skillnad mellan franska och engelska utgåvan</b> Rumänien hade upptäckt en skillnad i kommentar c) till 9.2.2.6 i tabellen i 9.2.1.1 och frågade efter mötets åsikt.</p> <p><b>Resultat:</b> Engelska utgåvan är korrekt och den franska ändras därför enligt detta.</p>
<b>INF.6 (Tyskland)</b>	<p><b>9.3.4.2 Påbyggnad i metall för EX-fordon</b> Tyskland undrade hur övriga länder tolkar bestämmelserna i 9.3.4.2 rörande materialkrav för påbyggnaden av EX/III-fordon.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>– utesluter bestämmelserna att insidan utgörs av metall, eller</li><li>– innebär den tredje meningen att metall får användas så länge den uppfyller klassningen som anges i andra meningen?</li></ul> <p>Tyskland anser att dagens skrivning är otydlig och otillräcklig och föreslog att en arbetsgrupp upprättas.</p> <p><b>Resultat:</b> Mötet stödde upprättandet av en arbetsgrupp då frågan behöver diskuteras mer ingående. Tyskland bad om kommentarer och ev. tekniska data mejlas till dem senast under juli månad för att de ska kunna förbereda ett reviderat dokument inför nästa möte med WP.15. Det beslutades att novembermötet avsätter onsdag förmiddag till dessa diskussioner då även ländernas experter i frågan inbjuds att delta.</p>
<b>7. WP.15:s arbete</b>	
<b>INF.8 (UNECE)</b>	<p>Mötet bestämde att antalet arbetsdagar under kommande period (2018, 2019) ska vara 38 halvdagar.</p> <p>Vad gäller arbetsplaneringen ansåg sekretariatet det för tidigt att bestämma den vid detta möte. Mötet inbjöds därför att mejla synpunkter rörande arbetet till sekretariatet senast den 31 juli. Ett officiellt dokument kommer sedan att förberedas till nästa möte med WP.15 i november.</p>





	<p>Agendan för nästa möte kommer i stort sett att följa agendan för detta möte. Tillkommer gör dock att välja ordförande och vice ordförande för kommande period samt att mötet har bestämt att avsätta en halvdag till att diskutera Tysklands fråga rörande materialval i EX-fordon. Ordföranden inbjöd delegationerna att även bjuda in experter på området, vilket kommer att diskuteras på onsdag förmiddag.</p> <p>Då ADR fyller 60 år i år så kommer en rundabordskonferens att hållas efter det sedvanliga mötesöppnandet måndag eftermiddag. Förslag till agendapunkter välkomnas via mejl till sekretariatet.</p>
<b>Öppen fråga (Tyskland)</b>	<p><b>Förarintyg</b></p> <p>Tyskland lyfte frågan rörande ländernas gällande ADR-intyg och att dessa ska publiceras på FN:s hemsida. Det är dock flera länder som inte har gjort detta vilket är problematiskt för tillsynsmyndigheterna. Tyskland önskade nu därför att sekretariatet går ut med en skriftlig uppmaning till de länder som inte har fullgjort denna uppgift. Sekretariatet lovade att se över frågan</p>
<b>8. Övriga frågor</b>	
<b>INE4 (CEFC)</b>	<p><b>Riktlinjer för transportskydd</b></p> <p>Vid ett arbetsgruppsmöte i London 2004 som rörde bestämmelser om transportskydd erbjöd sig industrin att ta fram riktlinjer för hur bestämmelserna om transportskydd i kapitel 1.10 kan uppfyllas.</p> <p>Industrin återkom nu med uppdaterade riktlinjer i syfte att underlätta för företag som transporterar farligt gods i deras eget arbete med att ta fram riktlinjer. Dokumentet ska ses som ett verktyg i detta arbete.</p> <p><b>Resultat:</b></p> <p>Uppdaterade riktlinjer. Bra och värdefullt att branschen tar fram dessa.</p>
<b>9. Godkännande av rapporten</b>	